

Социология города и социальных общностей

УДК 316.44

ББК 60.54

А.В. ДАНИЛОВА

A.V. DANILOVA

ПОВСЕДНЕВНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ИНТЕРНЕТ-СЕТЕЙ В СОЦИАЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ГОРОДА

INTERNET NETWORKS USER'S DAILY MOBILITY IN SOCIAL SPACE OF CITY

В статье рассматривается влияние повседневной мобильности интернет-пользователей на процессы группообразования в мегаполисе. Определяются виды повседневной мобильности и ресурсы, обеспечивающие её осуществление. На основе эмпирического исследования анализируются социальные группы, интеграция и дифференциация которых обусловлена направлениями повседневной мобильности. Исследуется корреляция между направлениями повседневной мобильности населения в городском пространстве и неравномерным распределением капиталов.

The article considers daily mobility as grouping factor. Forms and resources of daily mobility are defined. Empirical research of daily mobility directions explores social differentiation of groups and correlation between daily mobility directions and unequal distribution of capitals

Ключевые слова: повседневная мобильность, социальное пространство, социальная дифференциация, сетевой капитал.

Key words: daily mobility, social space, social differentiation, network capital.

Современное социально-гуманитарное знание характеризует общество как динамичную систему, находящуюся в постоянном движении (см. например, [1]). Двигутся информационные, финансовые, товарные потоки, связывающие территориально разъединённые места [4], изменяется роль, которую перемещения играют в повседневной жизни людей. Это приводит к появлению новых форм и способов реализации повседневных перемещений, что, в свою очередь, формирует в рамках социологической теории потребность в иных, чем традиционно преобладавшие на протяжении почти всего XX в., исследовательских подходах к изучению социальных последствий передвижений для отдельной личности, социальных групп и общества в целом. Данные процессы в настоящее время отражаются социологической теорией в рамках новой парадигмы мобильностей.

Так, в начале XX в. представители Чикагской социологической школы определяли мобильность как негативное явление: «ареалы мобильности являются теми самыми районами, где процветают юношеская делинквентность, подростковые банды, преступность, нищета, уходы из семьи, разводы, детская беспризорность, порок» [2, с. 65]. Перемещения, таким образом, ассоциировались с разрушением социальных отношений и связей, приводящим к дестабилизации социальной системы. А в конце XX в. в европейской социологии возникает другой подход, обращающий внимание на следующие факты [6, 8, 10]:

1. Рутинные мобильности связывают общество, а не разрушают его, т.к. обеспечивают поддержание социальных отношений и связей¹. Такими привычными для современных обществ перемещениями оказываются, например, авиаперелёты. Отсутствие возможности осуществить запланированный перелёт из-за непогоды описывается в новостных репортажах достаточно драматично: пассажиры называются «заблокированными» или «запертыми».

2. Новая роль, которую мобильность приобретает в повседневной жизни людей (возможность и доступность перемещений), порождает новые формы неравенства². Не все в равной степени оказываются способными преодолевать постоянно увеличивающиеся расстояния, затрудняющие выполнение обязательств присутствия разной силы. Неравномерно распределён и доступ к технико-технологическим возможностям, позволяющим «путешествовать» и «встречаться» с другими людьми, не выходя из дома.

Понятие мобильности, таким образом, оказывается противоречивым: с одной стороны, оно указывает на возможности преодоления расстояний, препятствующих установлению взаимодействий; с другой стороны, – подчёркивает наличие этих расстояний, обнаруживает дистанции. Вследствие этого возникает вопрос о том, кто оказывается «связанным» и кто – «исключённым». Какие существуют последствия для «исключённых» социальных агентов?

Такой подход к пониманию роли рутинных передвижений позволяет определить повседневную мобильность как совокупность координируемых обязательствами различного рода регулярных перемещений агента между местами социального пространства, обеспечивающих его неизменность. Социальное пространство, в свою очередь, представляет собой совокупность социальных отношений и связей, устанавливаемых между агентами посредством социальных взаимодействий. В социальном пространстве та позиция оказывается иерархически выше, которая позволяет индивиду, её занимающему, устанавливать больше связей с другими и открывает новые перспективы для перемещений.

Возможность индивида осуществлять перемещения определяется объёмом сетевого капитала, устанавливающего, в какой степени индивид «способен порождать и поддерживать социальные отношения с людьми, не обязательно находящимися в географическом соседстве ...» [8, с. 362]. Сетевой капитал включает в себя:

- 1) набор из соответствующих документов, виз, денег и навыков;
- 2) наличие удалённых других (коллег, друзей, родственников);
- 3) двигательные способности;
- 4) бесплатную локационную информацию и пункты контакта;
- 5) коммуникационные устройства;
- 6) соответствующие назначению безопасные и надёжные места встреч;
- 7) доступ к автомобилю, дорожному пространству, горючему, лифтам, самолётам, поездам, кораблям, такси, автобусам, трамваям, электронному почтовому ящику, Интернету, телефону и т. п.;
- 8) время и другие ресурсы для управления и координации пунктами 1–7, особенно когда периодически случаются сбои системы» [там же].

¹ Согласно представлениям Дж. Урри, Й. Ларсен, К. Аксхаусен, «повседневные перемещения и досуговые путешествия являются центральными моментами социальной жизни, связывающими в настоящее время семьи, круг друзей, партнёров, фирмы. Происходит это потому, что местопребывание (резидентность) и деятельность людей всё более разнесены в пространственном отношении, а потому и увеличивается значение пространственной и виртуальной мобильности» [Цит. по: 7].

² «Было установлено, что ...новые типы социального отчуждения проистекают не только из социального неравенства *per se*, но и из сочетания удалённости, транспорта, не соответствующего требованиям удобства передвижения, а также ограниченных средств коммуникации» [8, с. 351].

Наличие доступа к этим элементам сетевого капитала, а также возможность их использовать определяет способность индивида к получению выгод (эмоциональных, финансовых и т. д.), связанных с отношениями с другими людьми. Это происходит потому, что существующий у индивида сетевой капитал формирует разнообразие доступных видов передвижений.

Дж. Урри, директор Центра исследований мобильностей Ланкастерского университета, предлагает выделять следующие виды мобильностей:

- «Телесные перемещения людей;
- Физические перемещения объектов;
- Воображаемые перемещения людей;
- Виртуальные путешествия людей;
- Коммуникационные путешествия людей» [8, с. 135-136].

Однако эта классификация требует адаптации для эмпирического исследования неравенства, возникающего в повседневных перемещениях людей как результат неравномерного распределения сетевого капитала. Во-первых, поскольку мы рассматриваем дифференциацию в мобильности индивидов, нас не интересуют физические перемещения объектов. Во-вторых, так как в качестве целевой установки мобильности нами рассматривается поддержание отношений и связей, то не имеет смысла подвергать анализу воображаемые перемещения. Это определяется тем, что взаимодействие, поддержание связи предполагает взаимный процесс (оба субъекта взаимодействия воздействуют друг на друга), в то время как в воображаемых перемещениях только субъект перемещения «потребляет» образ места или человека. Кроме того, воображаемые перемещения исключаются из повседневности, т. к. мир воображения не является интересубъективным.

Итак, основными видами мобильности, в соответствии с целями нашего исследования, являются телесные, виртуальные и коммуникационные перемещения. Дж. Урри указывает на связь телесного и виртуального перемещения: «Чем больше люди перемещаются физически, тем больше они склонны путешествовать и в киберпространстве» [8, с. 114]. С распространением и удешевлением технологий, позволяющих оставаться «на связи», «в сети» (в сети отношений и в сети Интернет), стирается граница между виртуальным, коммуникационным и телесным перемещением, поскольку все они часто происходят одновременно. Формально, таким образом, индивиды, вовлечённые в перемещения всех трёх типов, являются наиболее обеспеченными сетевым капиталом.

В фокусе нашего эмпирического исследования оказались пользователи интернет-сетей г. Екатеринбурга, отмечающие своё местоположение. Эта группа людей использует функцию геолокации¹ в социальных сетях, в связи, с чем мы можем утверждать, что они имеют доступ к перемещениям всех трёх типов: перемещаются в городском пространстве, пользуются интернетом и осуществляют коммуникации. В рамках данного исследования методом анкетного онлайн опроса нами было опрошено 116 человек в возрасте от 12 до 37 лет.

Материалы, полученные в ходе опроса, подтверждают возможность анализа повседневной мобильности в качестве стратифицирующего признака, даже в группе внешне однородной.

В инструментарии мы сконструировали ряд вопросов, направленных на обнаружение социальных общностей, тяготеющих к локализации в центре города или в нецентральных районах. За основу был взят список мест, названных респондентами в ходе опроса как те, где они обычно отмечают своё местоположение, дополненный местами, связанными с выполнением социальных обязательств [8, с. 102].

¹ Геолокация – это определение географического местоположения интернет-пользователя.

Категории центра города и не центральных районов были выбраны не случайно. В городах с чётко выраженным единым центром (как Екатеринбург) центр города является наиболее ресурсоёмким местом (что доказывает теория концентрических зон Э. Берджеса). Таким образом, структура социального пространства оказывается во взаимосвязи и взаимообусловленности с физическим пространством города [3, 5], а пребывание в его центре обеспечивает установление наибольшего количества ценных социальных связей.

Для классификации респондентов по направлениям повседневной мобильности использовался кластерный анализ¹ ответов на обозначенную серию вопросов методом К-средних. В результате удалось выделить две группы горожан. Первая группа – «центр». Агенты, составляющие эту группу, перемещаются между местами в центре города и в районе своего проживания. Во вторую группу – «периферия» – вошли агенты, которые реже бывают в центре города и перемещаются между местами, расположенными в разных нецентральных районах города. При этом «поводы» (обязательства), побуждающие респондентов к мобильностям, менее разнообразные, чем в первом случае.

Дальнейший анализ состава этих групп выявил следующие тенденции в распределении сетевого капитала (через показатели наличия удалённых других) между этими группами:

1) существует значимая связь между степенью развитости индивидуальной сети контактов (количество удалённых других) в повседневной жизни и принадлежностью к одному из кластеров (коэффициент Крамера равен 0,363). С увеличением развитости индивидуальной сети контактов в повседневной жизни доля людей, которые часто бывают в центре города, растёт, в то время как доля тех, кто реже бывает в центре, уменьшается;

2) среди опрошенных, составляющих группу «центр», больше тех, кто регулярно видится с большей частью или примерно с половиной «друзей» по социальным сетям в повседневной жизни. В это же время в группе «периферия» больше доля тех, кто видится только с некоторыми из них;

3) чем чаще респондент бывает в центре города, тем больше у него друзей, проживающих в Екатеринбурге;

4) чем чаще пользователь интернет-сетей бывает в центре города, тем больше у него родственников, проживающих в Екатеринбурге.

Для последних двух наблюдений справедливы и обратные утверждения. Таким образом, среди людей, которые отмечают своё местоположение в социальных сетях, люди с большим сетевым капиталом чаще бывают в центре города, чем люди с меньшим сетевым капиталом.

Кроме того, значимыми являются и корреляции с показателями человеческого (уровень образования) и экономического (уровень дохода) капиталов:

1) среди респондентов, которые чаще бывают в центре города, доля людей с незаконченным высшим и высшим образованием выше, чем среди тех, кто реже бывает в центре, но чаще в других не центральных районах (коэффициент Крамера = 0,380);

2) с уровнем образования часто оказывается связанным и уровень дохода. В нашем случае среди респондентов, составляющих группу «центр», доля людей с более высоким общим семейным доходом выше, чем среди тех, кто входит в группу «периферия» (коэффициент Крамера = 0,297).

Представленная типология позволяет выявить социальные группы в городском пространстве, связывающие агентов по направлениям повседневной мобильности, т. е. по тем местам, которые их члены посещают для поддержания своих внутренних социальных отношений с учётом их обеспеченности капиталами.

¹ Все различия, выявленные в кластерном анализе, статистически значимы.

В целом, можно сделать вывод, что более ресурсообеспеченные социальные группы «занимают» места в центре города, оттесняя менее обеспеченных ресурсами в нецентральные районы.

В то же время следует отметить, что у представленного исследовательского подхода есть свои ограничения. Одним из них является отсутствие возможности наблюдать группы горожан, не использующих социальные сети. Предполагаем, что, анализируя в дальнейшем мобильность горожан, часть жителей города можно будет отнести к уже выделенным типам, в то время как другая их часть войдёт в социальные группы, замкнутые на районе своего проживания. Агенты, составляющие эти группы, окажутся наименее ресурсообеспеченными (по сравнению с описанными выше) и будут обладать наименьшим количеством социальных связей.

Таким образом, следует констатировать, что повседневные мобильности, реализуемые посредством коммуникационных, физических и виртуальных перемещений, участвуют в процессах группообразования, позволяя обнаружить в социальном пространстве города отличающиеся группы. Выявленные отличия в паттернах поведения, реализуемых в физическом пространстве, коррелируют с показателями, указывающими на дифференциацию представителей групп и в социальном пространстве. Вместе с тем, именно существование отличающихся по направлениям повседневной мобильности групп указывает на постоянно протекающие процессы воспроизводства социальных отношений и связей, определяющих единство социального пространства города.

Литература

1. Бауман, З. Текущая современность [Текст] / З. Бауман. – СПб. : Питер, 2008. – 238 с.
2. Берджес, Э. Рост города. Введение в исследовательский проект // История социологии XX века: университетский курс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.twirpx.com/file/330787/> (дата обращения: 02.10.2013).
3. Бурдые, П. Социология социального пространства [Текст] / П. Бурдые. – СПб. : Алетей, 2007. – 288 с.
4. Кастельс, М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура [Текст] / М. Кастельс. – М. : Изд-во ГУ ВШЭ, 2000. – 608 с.
5. Латур, Б. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию [Текст] / Б. Латур. – М. : Изд. Дом Высшей школы экономики, 2014. – 384 с.
6. Ло, Дж. Объекты и пространства [Текст] / Дж. Ло // Социологическое обозрение. – 2006. – Т. 5. – № 1. – С. 30–42.
7. Попов, В. Мобильность и деньги: попытка конвергенции двух социологических теорий [Текст] / В. Попов // Социологическое обозрение. – 2011. – Т. 10. – № 1–2. – С. 34–53.
8. Урри, Дж. Мобильности [Текст] / Дж. Урри. – М. : Праксис, 2012. – 576 с.
9. Харви, Д. Право на город [Текст] / Д. Харви // Логос. – 2008. – № 3. – С. 80–94.
10. Kaufmann, V. Mobility: Mobility as Capital [Text] / V. Kaufmann, M.M. Bergman, D. Joye // International Journal of Urban and Regional Research. – 2004. – Vol. 28.4. – P. 745–746.